



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2016

Handle with special care

Dommann, Monika

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-123184>

Book Section

Published Version

Originally published at:

Dommann, Monika (2016). Handle with special care. In: Kolb, Lucie; Lang, Christoph; Ullrich, Wolfgang; Welter, Judith. Art Handling : Partituren der Logistik. Zürich: JRP|Ringier, 25-39.

1

Handle With Special Care

Monika Dommann

Ein Lager in Berlin – Winter 2014. Containerboxen, bis unter die Decke gestapelt.¹ [ILL. 1] Holzkisten, die mit Piktogrammen, farbigen Klebebändern, Etiketten, Schablonen- und Handschriften sowie Barcodes versehen sind.² Kartonschachteln, die ebenso ordentlich wie ornamental auf Standardpaletten geladen sind. Dazwischen Hubstapler und Lagerarbeiter. Und quer über die Kisten: Klebebänder mit Botschaften in Rot («Packed, Fragile») und in Grün («Empty Leer Vide»). Irgendwo, verloren inmitten der Kisten: eine nackte Skulptur, die noch niemand eingepackt hat. Auf den Kisten handschriftliche Angaben zu Gewicht und Dimensionen der Kisten. Was nicht in Holzkisten versteckt ist, ist grosszügig in Bubblewrap-Folie eingewickelt und mit braunem Kunststoffklebeband überzogen (von den Lagerarbeitern als «Naturband» bezeichnet). Ein Paradies für alle, die beim Anblick von Luftpolstern in Polyethylen augenblicklich kribbelige Finger kriegen. Welch eine Knallorgie liegt da in der Luft!

In den Kisten und unter dem Polyethylen ist Gegenwartskunst eingepackt. Was könnte man über Kunst erfahren mittels der Beobachtung ihrer Verpackung, Verschiffung und Lagerung? Was liesse sich über Logistik sagen, wenn ihre Spuren an den Kunstwerken verfolgt würden? Ist ein Kunstlager vergleichbar mit einem Verteilzentrum für Autoersatzteile mit Autobahnanschluss, einem Zwischenlager für Honig

¹ Die Autorin dankt Sara Lehn, Claudine Metzger, Dieter Stock-Nieden und Daniela Wiesli. Zur Geschichte und Theorie des Containers: Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton 2006. Alexander Klose, *Das Container-Prinzip. Wie eine Box unser Denken verändert*, Hamburg 2009.

² Zur Geschichte der Paletten: Monika Dommann, «Be Wise – Palletize». Die Transformationen eines Transportbretts zwischen den USA und Europa im Zeitalter der Logistik», in: *Traverse*, 16 (2009), S. 21–35.

an der Grenze oder einem Materialdepot für den militärischen Nachschub? Oder ist Kunstlogistik ein logistischer Spezialfall, eine Kunst für sich?

Bruno Latour, der zusammen mit Steve Woolgar, Karin Knorr Cetina, Michael Lynch und anderen in den 1980er Jahren den ethnografischen Blick auf die moderne Welt von Wissenschaft und Technik anstieß, plädiert dafür, «Wissenschaft in Aktion» zu beobachten.³ Der ethnografische Blick auf Technowissenschaft fokussierte die Bewegung von Materialien (z. B. Tiere, Chemikalien) und Medien (Post, Telefon, handgeschriebene Labornotizen) im Labor als Ort der Wissensproduktion statt des Endresultats, der wissenschaftlichen Publikationen.⁴ Diese Perspektive folgt den Pfaden von Material und Medien durch die Gesellschaft. Ein Lager ist kein Labor. Es geht nicht um Wissensproduktion, sondern um Warendistribution. Dennoch gibt es eine epistemische Gemeinsamkeit zwischen den beiden Räumen: Das Lager und das Labor stellen zeitlich und räumlich abgetrennte Sequenzen her, die sich – während die Bewegungen zu einem vorübergehenden Stillstand kommen – idealtypisch untersuchen lassen.

Um die Kunstlogistik mit den Methoden der «Science and Technology Studies» zu untersuchen, könnten die Materialkultur und die Zeichensysteme, die den Lagerungs- und Speditionspraktiken eigen sind, aufschlussreich sein: die Holzkisten, die Klebeetiketten auf den Holzkisten und den Polyethylenverpackungen, Standards wie Paletten und Container, Artefakte wie Hubstapler und die Handgriffe der Logistikarbeiter. Für eine solche Heuristik, die dem Material folgt, haben Gilles Deleuze und Félix Guattari die Begrifflichkeit der «nomadischen Wissenschaft» geprägt: Es handelt sich um eine Wissenschaft, die umherzieht auf der Suche nach Singularitäten.⁵ Das Umherziehen hat nicht das Lösen, sondern das Erfinden von Problemen im Visier.

Growing Company

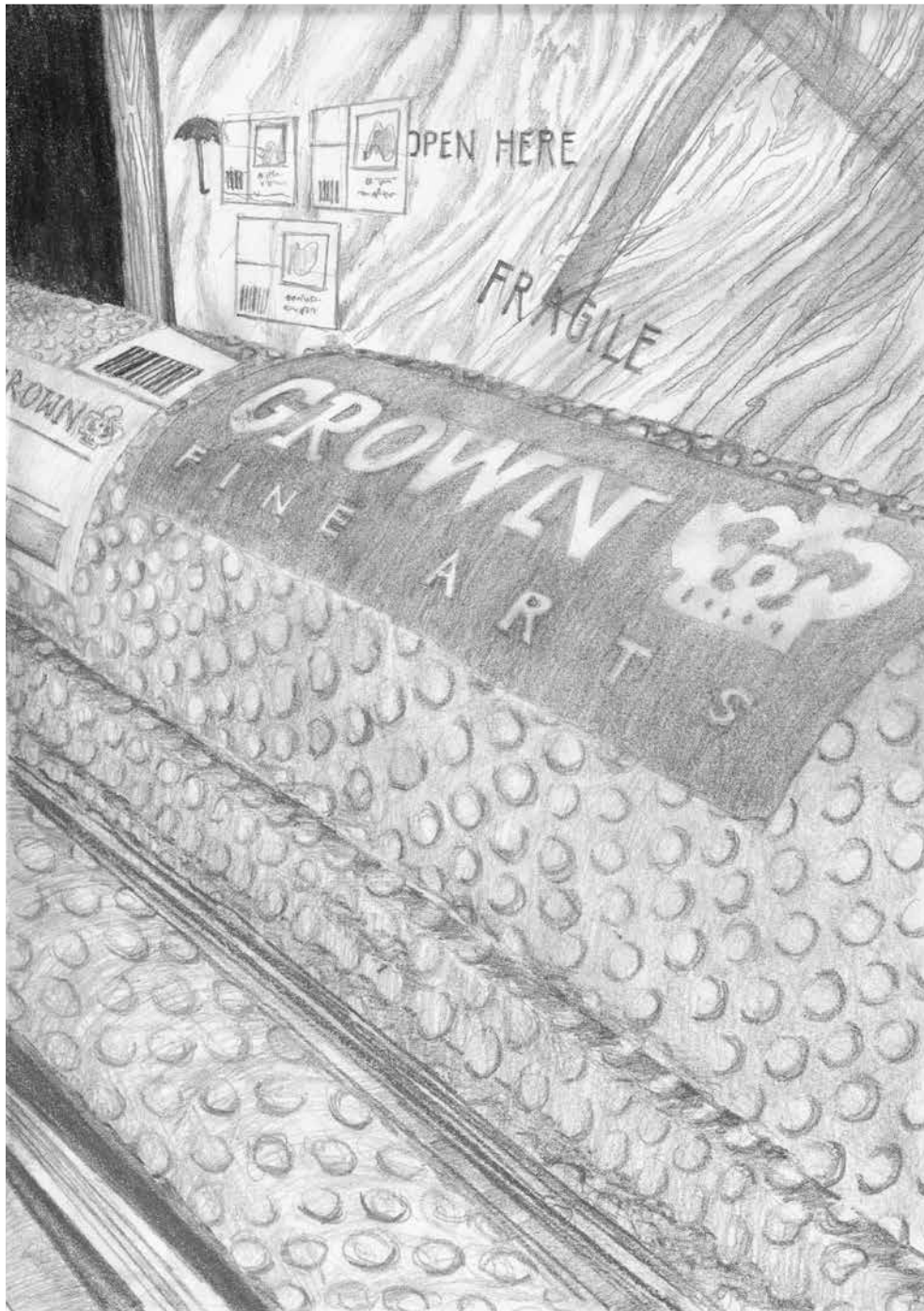
Eine Etikette mit einer goldenen Krone vor rotem Hintergrund und weißen Lettern («Crown Fine Arts») auf einer mit Noppenplastik umwickelten Rolle. [ILL. 2] Die Suchmaschine führt mich auf die Website einer Transportfirma, die sich auf Kunst- und Museumstransporte spezialisiert hat.⁶ Zur Crown-Gruppe gehören diverse Abteilungen, die sich auch mit Weinlagerung, Archivmanagement und weltweiten Umzügen beschäftigen. Crown Fine Art bietet integrale Ausstellungslogistik an: Verpackung, Transport, Zollabfertigung, Aufbau und Abbau, Lagerung und Restau-

3 Bruno Latour, *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers Through Society*, Cambridge (Mass.) 1987, S. 258.
4 Bruno Latour, Steve Woolgar, *Laboratory Life: The Construction of Scientific Facts*, Princeton 1986 [1979], S. 43–90: «An Anthropologist Visits the Laboratory».

5 Gilles Deleuze, Félix Guattari, *Tausend Plateaus. Kapitalismus und Schizophrenie*, Berlin 1992 [Paris 1980], S. 511–513.
6 <https://www.crownfineart.com/> (26. Juni 2015).



ILL. 1
Sara Lehn, *Containerhalle*, 2015, Graphit auf Papier, 28 cm × 21 cm



ILL. 2
Sara Lehn, *Grown*, 2015, Graphit auf Papier, 15 cm x 20,5 cm

ration. Das Unternehmen präsentiert sich als «growing company». Diese Selbstbeschreibung ist typisch für eine Logistikfirma im 21. Jahrhundert, denn die Logistik ist eine Gewinnerin der Globalisierung der 1990er Jahre. Auch Crown Fine Art hat während der vergangenen zwei Jahrzehnte eine wechselvolle Wachstumsphase mit Fusionierungen und Übernahmen hinter sich.

Das Cover des *Risk and Compliance Report* von Crown Fine Art, der als PDF auf der Website heruntergeladen werden kann, ist mit Pfeilen und geschwungenen Linien geschmückt, die einen Kreis andeuten.⁷ Die Welt? Diese Vermutung wird beim Weiterblättern im *Report* bestärkt. Crown Fine Art manifestiert Weltläufigkeit. Auf einer Weltkarte ist das lokale Zweigstellennetz der Kunsttransportfirma mittels Punkten eingetragen: Amsterdam, Peking, Brüssel, Dubai, Frankfurt, Helsinki, Hongkong, Kuala Lumpur, London, Mailand, Moskau, Paris, Rom, Schanghai, St. Petersburg und Turin. So präsentiert sich eine globale Transportfirma. Die Punkte verdichten sich in Europa und Asien. Sind diese logistischen Knotenpunkte auch *Hubs* des Kunsthandels? Könnte die Logistik ein Indikator für die materiellen Transfers von Kunst sein – einem Geschäftszweig, der eher auf Diskretion denn auf Offenlegung seiner Geschäftspraktiken bedacht ist?

«Follow the money», lautete im Film *All the President's Men* von Alan J. Pakula der lapidare Ratschlag von «Deep Throat», dem inzwischen enttarnten Informanten des FBI, Mark Felt, an den Reporter Bob Woodward.⁸ Wäre «Follow the logistics» nicht ein lohnendes Forschungsvorhaben? Eine Heuristik des «Follow the logistics» könnte bei den Materialflüssen und ihren Drehscheiben, den Logistikfirmen, ansetzen, um die globalen Transfers von Kunstwerken zu kartografieren. Eine Weltkarte der Kunsttransportknotenpunkte würde auch auf die Dichte von Händlern und Käufern, Museen und Zollfreilagern verweisen.

Historiker haben sich angewöhnt, im Rahmen ihrer quellenkritischen Untersuchungen die Entstehungskontexte von Dokumenten und ihren Inhalt immer auch als ein Indiz für Konflikte in Betracht zu ziehen. Die Verweise auf die firmeneigenen Normen einer Ethik der Antibestechung, der Antikorrupción und die Betonung von strikten Regeln im Umgang mit kulturellen Unterschieden im *Risk and Compliance Report* der Crown Fine Art könnten als Hinweis auf die Praktiken jener Agenten des Warenflusses gelesen werden, die zwischen mächtigen Bürokratien von Nationalstaaten, schwachen oder gescheiterten Staaten operieren und dafür zuständig sind, dass Waren global an ihren Bestimmungsort gelangen.

Der Frachtbrief, jenes längs und quer gefaltete Stück Papier, das die Ware seit dem Fuhrwerkzeitalter während des Transports begleitet und Zieladresse, Warenzeichen, Gewicht und Modalitäten des Inkassos festhielt, ist inzwischen in

⁷ <https://www.crownfineart.com/en-us/page/risk-and-compliance-report> (26. Juni 2015).

⁸ *All the President's Men*, Alan J. Pakula, USA 1976.



ILL. 3
Sara Lehn, *Heimliche Essecke*, 2015, Graphit auf Papier, 15 cm x 20,5 cm

Freight-Forwarding-Systeme integriert worden.⁹ RFID-Technologie vermag die Waren während des Transports zu orten.¹⁰ Eine Fotografie im *Risk and Compliance Report* der Crown Fine Art zeigt Mitarbeiter beim rechnergestützten *paperwork*. Sind die Angestellten von Crown Fine Art *Blue Collars*? Oder sind sie Büroangestellte? [ILL. 3]

Lagerarbeiter leisten körperliche Arbeit, und Logistikarbeiter erledigen *paperwork*. Doch auch die Lagerarbeiter sind ins digitale *paperwork* integriert. Die mobilen Rechner sammeln Unterschriften und scannen Barcodes. Die Mitarbeiter von Crown Fine Art tragen in der Hochglanzbroschüre die Farben und Logos ihrer Arbeitgeber (rot-weiße Textiletiketten auf dunkler Kleidung). Ihre Kleidung macht sie zu «Zeichen» von Logistikfirmen. Genauso wie die Containerlandschaften, die auf den Wirtschaftsseiten der Tageszeitungen den globalen Handel veranschaulichen, weil den Bildredaktoren dazu schlicht kein anderes Bild einfällt. Oder wie die Firma SAP, die mit Bildern von Containern für sich wirbt, vielleicht weil sich die New Economy der Öffentlichkeit gerne mit handgreiflichen Dingen zeigt.¹¹ Und weil sie sich als Garanten für Realökonomien und nicht als Wegrationalisierer von Jobs präsentieren.

Tilt Watch Tags

Friedrich Engels beschrieb 1848 das kommerzielle Zentrum des industrialisierten Manchester mit seinen «Comptoirs und Warenlagern (‘ware-houses’)» und erwähnte auch die «Polizeidiener», die mit ihren Blendlaternen nachts durch die «engen, dunklen Gassen» streiften.¹² Verschiedene Sicherheitsschlösser waren im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts patentiert worden. Architektonische Handbücher empfahlen sie zur Sicherung von Geschäftsräumen und Warenlagern.¹³ Die soziale Kontrolle über die wertvolle Fracht in den Warenlagern wurde damit an technische Artefakte delegiert. Doch waren auch die Sicherheitsschlösser nicht gefeit davor, geknackt zu werden. Weshalb neben den Schliessvorrichtungen und der menschlichen Bewachung auch empfohlen wurde, auf akustische Alarmanlagen zurückzugreifen. Polizisten, Schlösser und akustische Alarmsignale stellen verschiedenartige Kontrolldispositive von Warenlagern zur Verhinderung von Diebstahl dar. Der Polizist figuriert als Teil eines sozialen Kontrollsystems, das an Sanktionsmassnahmen des Strafrechts gekoppelt ist. Schlösser sind Verstärkungen der Architektur. Die akustischen Sirenen ertönen bei Überschreitungen des sozial sanktionierten Verhaltens. Allesamt stehen

⁹ Zur Mediengeschichte des Frachtbrieftags: Monika Dommann, «Verhandelt im Welthandel: Spediteure und ihre Papiere seit dem 18. Jahrhundert», in: *WerkstattGeschichte* (2012), S. 29–48.

¹⁰ Zu RFID («radio frequency identification»): Christoph Rosol, *RFID: Vom Ursprung einer (all)gegenwärtigen Kulturtechnologie*, Berlin 2007.

¹¹ Vgl. z. B. die Werbung für SAP in: *The New Yorker* (8. Februar 2010), S. 1.

¹² Friedrich Engels, *Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen* (1845), Leipzig 1848, S. 63.

¹³ Erwin Marx, «Sicherung gegen Einbruch», in: *Die Hochbau-Construction des Handbuchs der Architektur. Dritter Teil*, Darmstadt 1884. Zu den Sicherheitsschlössern: S. 12–15, zu den Alarmanlagen: S. 29–31.



ILL. 4
Sara Lehn, *Unbekanntes Kunstteil*, 2015, Graphit auf Papier, 19,5 cm x 21 cm

sie im Dienst der Überwachung des Warenlagers; sie stehen unter dem Paradigma der Aufsicht über eine stationäre Lokalität.

Zur Kontrolle und Steuerung von Warenflüssen werden Standardisierung und Modularisierung von Transportinfrastrukturen im 20. Jahrhundert zentral. Diese Prozesse umfassen einheitliche Transportbehälter, universelle Zeichensysteme und normiertes *paperwork*. Mit der DIN 55402 und der ISO 780:1997 schufen das Deutsche Institut für Normung und die International Organization for Standardization einheitliche internationale Zeichensysteme für die Beschriftung der Transportkisten.¹⁴ [ILL. 4] Der Typograf und visuelle Gestalter Hans-Rudolf Lutz sammelte zwischen 1975 und 1990 Zeichen auf Transportverpackungen.¹⁵ Der Gestalter interessierte sich für die Amateurgrafik der «Handwerker-GestalterInnen» der Wellkartonindustrie. Die Zeichen richteten sich an die lesekundigen und leseunkundigen Arbeiterinnen und Arbeiter, welche die Kartons transportieren und auspacken. Lutz erblickte in diesen «Hieroglyphen von heute» «Sinnlichkeit, Überraschung ... und einen hohen Informationswert».¹⁶

Lutz schuf mit seiner Sammlung ein Inventar der Individualität im Zeitalter von DIN und ISO und eine Archäologie der Normenvielfalt. Sie ist gerade deshalb so interessant, weil sie 1990 noch vor Beginn der zweiten Globalisierung im ausgehenden 20. Jahrhundert beendet wurde – jenem Zeitpunkt, als global operierende vertikal integrierte Logistikfirmen den Transportmarkt veränderten.

Pfeile zeigen in der Transportlogistik an, was oben sein soll, und werden zuweilen sprachlich verstärkt («Oben», «This Way Up» oder «Nicht stürzen»). Aus dem in der Spedition etablierten Zeichen des aufgerichteten Pfeils haben Ingenieure der Material-Handling-Industrie ein Kontrollinstrument entwickelt. Produkte wie TiltWatch® Xtr oder Tip-N-Tell sind als Klebeetiketten erhältlich.¹⁷ [ILL. 5] Auf der Website des australischen Anbieters Shock Watch®, der «Damage Solutions» anbietet, finden sich Hinweise zur Funktion dieser Technik, in die Kontrollfunktionen eingelagert wurden.¹⁸ Die Tilt-Watch-Tags werden mit einer extrem festen Klebemasse auf der Seite der Transportkiste angebracht. Indikatoren aus Flüssigkeiten und Pulvern in eingelassenen Kapseln zeigen Erschütterung und Schief lagen an. Es gehe um eine «visuelle Abschreckung» vor falscher Handhabung, heisst es im Produktbeschrieb.

Der Aufkleber dient als visuelle Warnung. Dem Transportunternehmer kann mangelnde Sorgfalt im Umgang mit Speditionsgütern nachgewiesen und angelastet werden: «Implementation of this damage prevention program provides psychological reinforcement of proper handling procedures and changes the behaviour of material

¹⁴ Vgl. z. B. Anton von Hornstein, *Handbuch des Warenverkehrs. Alles Wissenswerte über Transport und Spedition, Aussenhandel, Zahlungsverkehr, Versicherungswesen, Lagerhausgewerbe zusammengefasst für den Praktiker*, Thun / München 1968.

¹⁵ Hans-Rudolf Lutz, *Die Hieroglyphen von heute. Grafik auf Verpackungen für den Transport*, Zürich 1990.

¹⁶ Ebd., S. 4.

¹⁷ Vgl. <http://www.seton.com/tip-n-tell-indicator-labels-20103.html> (27. Juni 2015).

¹⁸ <http://www.shockwatch.com/> (27. Juni 2015).

handlers. It provides a highly visible deterrent to mishandling throughout the supply chain.»¹⁹

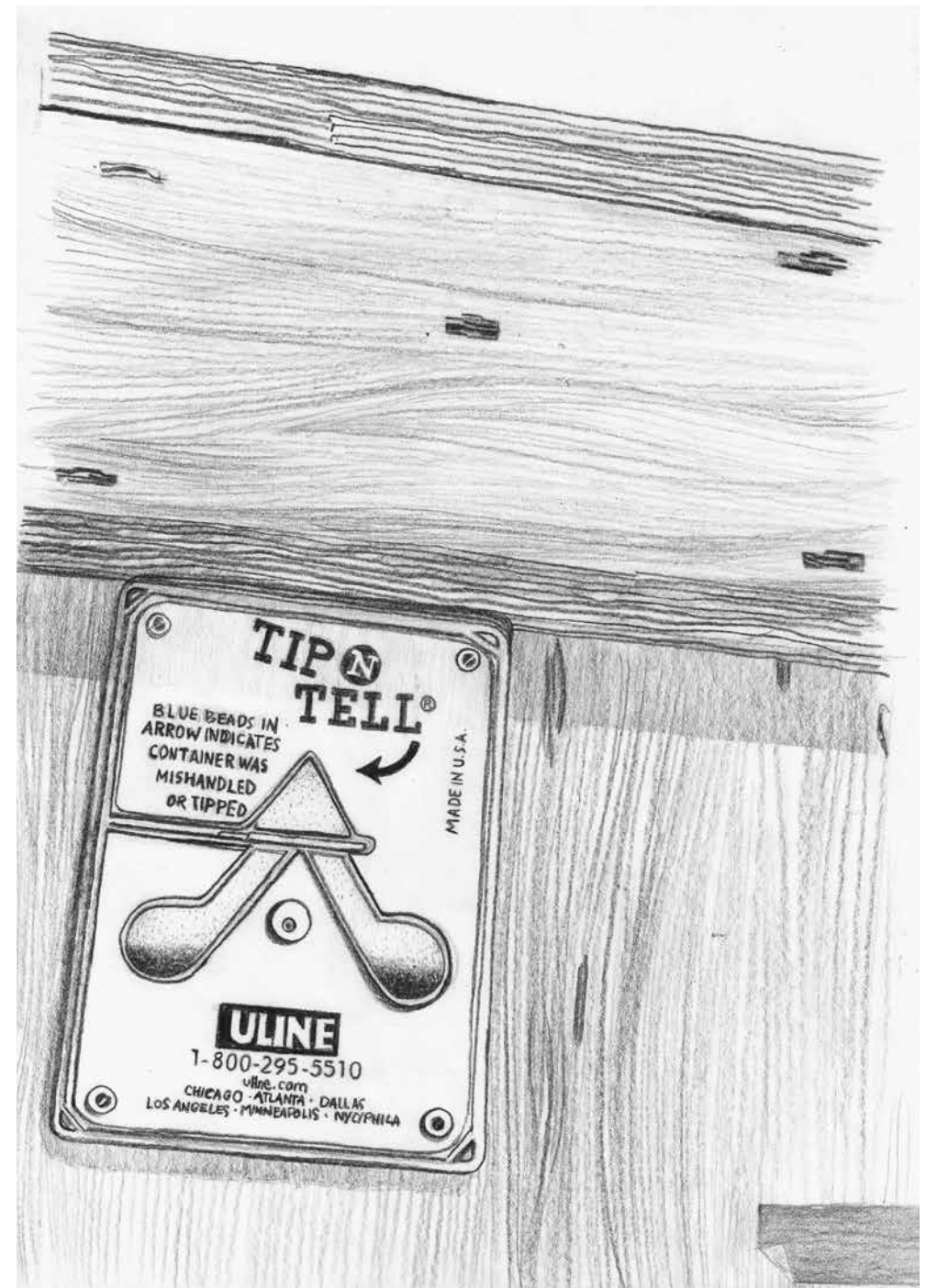
Die visuellen Tilt-Watch-Tags zielen auf die Kontrolle von Transport und Bewegung sowie die Disziplin der Logistikarbeiter. Da sie nicht wie die RFID mit einem Ortungssystem verbunden sind, liegt die eigentliche Kontrollfunktion nicht in der Überwachung, sondern in der Abschreckung. Shock Watch® präsentiert das Produkt als Technik der «Prävention» (zur Vermeidung von Transportschäden), der «Dokumentation» (zum Beweis gegenüber der Transportfirma) und des «Marketings» (als Qualitätszeichen gegenüber dem Kunden).²⁰ Die Kontrolle steckt im Wissen um die visuellen Indikatoren. Dafür sorgen auch die gut sichtbar angebrachten Schilder, die darauf verweisen, dass die Lagerräume durch die Sicherheitsfirma XY gesichert sind. Die Kontrolle ist direkt in die Logistikarbeiter «eingelagert» und bedarf keiner permanenten Überwachung durch einen persönlich präsenten Aufseher oder durch Kameras mehr.²¹

Kuriere

Inmitten der Standards und der normierten Vorgaben finden sich im Kunstlager auffällig viele individuelle Anleitungen: eine Schablone mit einer Hand und einer Schraube und dem Text «Zuerst eine Umdrehung per Hand dann erst Elektroschrauber bedienen / Please engage threads by hands before using power tools». Ein Kleber, der darauf aufmerksam macht, dass die Kiste aufbewahrt werden muss, ja gar zum Kunstwerk gehört: «This crate belongs to the work and is necessary to pack the work.» Das Kunstwerk hat eine eigene Kiste.

Der Künstler Jorge Pardo lässt seine Wohnraum- und Inneneinrichtungs-Designobjekte industriell anfertigen. Um die Arbeit an der Schwelle zwischen Massen- und Luxuskunstprodukt zu unterstreichen, entwirft er zu seinen Plexiglas-lampeneditionen verschraubte Transportkisten, die den handelsüblichen Weinkisten ähneln: mit Brandprägung seines Namens, dem Titel und der Editionsnummer der Arbeit. Durch Reminiszenzen an die Logistik wird die Kunst zum «brand». Damit erlangt die Transportkiste Exklusivität (es ist nicht irgendeine Kiste, sondern eine Kiste der *Subscription Lamps* Ed. 6/10 von Jorge Pardo) inmitten der Standards der Logistik. Die Kiste dient nicht in erster Linie dazu, die Kunst für den Transport zu schützen, sondern auch während des Transports gegen aussen zu repräsentieren.

Ein Werk von Ai Weiwei, das kurz im Kunstlager in Berlin zwischengelagert ist, stellt das Pendant zu Jorge Pardos *Subscription Lamps* dar. [ILL. 6] Der Transport



ILL. 5
Sara Lehn, *Tip-N-Tell*, 2015, Graphit auf Papier, 15 cm x 21 cm

19 <http://www.shockwatch.com.au/PDFs/Shockwatch%20Labels%20Program%20Implementation%20Guide.pdf> (27. Juni 2015).

20 Ebd.

21 Zum Wandel von einem Überwachungs- zu einem Kontrollparadigma vgl. Gilles Deleuze, «Postscript on the Societies of Control» [1980], in: *October*, 59 (1992), S. 3–7.

erfolgt in einer unscheinbar wirkenden Kiste. Diese ist diskret, doch ein kleines Bild mit Vasen neben dem Barcode verweist auf den Inhalt. Nicht für den Spediteur, sondern den internen Registrar, der sich ein Bild der Arbeit zur Erinnerung ausgedruckt und auf der Kiste angebracht hatte. Der Kunstkenner erkennt die mit Autolack besprayten Vasen des hoch gehandelten chinesischen Künstlers. Diese wirtschaftlichen Werte sind auch der Grund dafür, dass in diesem Lager nicht fotografiert werden darf. Es geht um Diskretion: Die Verpackung ist nicht bloss Transportschutz, sondern auch Tarnung und Verschleierung. Kunstverpackung dient auch dem Unsichtbar machen von Inhalten und dem Verbergen von Werten. In diesem Hang zur Tarnung manifestieren sich wiederum die Gefahren, die den Transport, die Lagerung und das Umladen von Kunst immer begleiten. Art Handling beinhaltet auch soziale Kontrolle.

Der Lagerarbeiter bleibt als «human factor» inmitten der Container und Hubstapler aus Sicht der Logistik immer ein Risikofaktor, obwohl die persönliche Überwachung und Kontrolle der Artefakte an ihn delegiert wurde. An den fragilen Nadelöhren des Welthandels – da, wo die Waren umgeladen werden – können sie auch beschädigt oder gestohlen werden. Die Transitpassagen sind immerzu potenzielle Orte der Unfälle, der Anschläge, des Diebstahls, der Widerständigkeit und des Streiks. Gerade jener «human factor», dem die wertvolle Fracht anvertraut werden muss, kann immer auch eine Quelle des Betrugs und des Hintergehens sein. [ILL. 7]

Ist das Art Handling also ein ganz normales Material-Handling? Ist es einerlei, ob Autoersatzteile, Kühlschränke oder Kunst gelagert, transportiert und verzollt werden? Interessant finde ich, dass gerade in der Kunstlogistik der menschliche Faktor weiterhin mehr als ein Kostenfaktor ist. Er kann zur Instanz des Vertrauens werden. Der International Council of Museums hat 1974 Richtlinien zur Praxis der Leihgaben erlassen. Ein Paragraf widmet sich der Kurierbegleitung von Kunst. Dem Verleiher obliegt das Recht, zu entscheiden, ob ein Werk mit einer Transportfirma oder mit zusätzlicher persönlicher Begleitung durch einen Mitarbeiter des Museums verschickt wird: «Escorts should be experienced museum officials familiar with the modern packing and transport methods employed. The escort will personally witness and oversee packing and unpacking, loading and unloading of the loan, and any transfer between different forms of transport.»²² Bei der persönlichen Begleitung handelt es sich um ein Gegenprogramm zur modernen Arbeitsteilung und Professionalisierung. Es geht um Vertrauen, Erfahrung, persönliches implizites und auch inoffizielles Wissen wie Erfahrung und Listigkeit im Umgang mit den Zollbehörden.²³ Ein Kunsthistoriker, der bei einer Versicherungsgesellschaft arbeitet, erklärte mir, dass die Versicherungsgesellschaften bei «hochwertigen Werken» die Versicherung des Transports von persönlicher Kurierbegleitung durch Personen ihres Vertrauens

22 http://archives.icom.museum/loans_eng.html (27. Juni 2015).

23 Michael Polanyi, *Personal Knowledge: Towards a Post-Critical Philosophy*, Chicago 1962 [1958].



ILL. 6
Sara Lehn, *Wei Vasen*, 2015, Graphit auf Papier, 17 cm x 21,5 cm

abhängig machen. Der Kurier muss das Werk immer im Auge haben. Er kennt die richtigen Handgriffe: Welche Schraube muss zuerst entfernt werden? Wie muss ein Werk in die Hand genommen werden? Wie muss es installiert werden?

Die Ingenieurwissenschaften waren mit dem Projekt des Material-Handling angetreten, um der Massenproduktion und -distribution Herr zu werden und die Handreichungen auf Handgriffe zu reduzieren und wo immer möglich zu ersetzen.²⁴ Material-Handling-Techniken wurden als «Erweiterung der Hände» gepriesen: Mit «As handy as the hand» wurden Hubstapler beworben.²⁵ Die Hände von Betriebsingenieuren hielten Stoppuhren und Massstäbe, sie bedienten Griffe, liessen Pakete fallen (ein Symbol menschlicher Fehlbarkeit)²⁶, Hände sollten sich vom Handling fernhalten («Least Handling ... Is Best Handling»)²⁷ und fielen schliesslich dem Rotstift des Betriebsrationalisierers zum Opfer.²⁸

Ausgerechnet die «gefährlichen», teuren und potenziell widerständigen Hände und Augen sind in der Kunstlogistik bei hochwertigen Werken gefragt. Letztlich zeigt das Art Handling die Grenzen der Professionalisierung, Mechanisierung, Automatisierung des Warentransports und der Logistik. Dass das «Handle with special care» seinen speziellen Preis hat, unterstreicht eben gerade die Hochwertigkeit der Ware. Durch die Kurierbegleitung wird die Hochwertigkeit der Kunst ständig zelebriert. Die hochwertigen Kunstwerke dürfen nicht wie Massenware behandelt werden. Dadurch werden sie auch durch die Logistiker zu dem gemacht, was sie an den Auktionsbörsen sein könnten: potenzielle Spekulationsobjekte und Rekordwerte.

²⁴ Vgl. hierzu Monika Dommann, «Handling, Flowcharts, Logistik. Zur Wissensgeschichte und Materialkultur von Warenflüssen», in: *Nach Feierabend. Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte*, 7 (2011), S. 75–103.

²⁵ *Materials Handling and Distribution* (März 1929), S. 8. Sowie: *Materials Handling and Distribution* (Dezember 1929), S. 71.

²⁶ *Flow* (Oktober 1946), S. 21.

²⁷ *Flow* (Mai 1947), S. 16.

²⁸ *Flow* (Mai 1947), S. 16. Sowie: *Flow* (August 1947), S. 17.



ILL. 7
Sara Lehn, *Nackte Skulptur*, 2015, Graphit auf Papier, 15 cm x 21 cm